Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6211**
16. Wahlperiode 08. 08. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Koppelin, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/6111 –

Fehmarnbelt-Querung

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, hat am 29. Juni 2007 verkündet, bei einem Treffen mit seinem dänischen Amtskollegen Flemming Hansen sei über die „Fehmarnbelt-Querung“ (Bau einer Brücke über den Fehmarnbelt) Einigkeit erzielt worden.

1. Welches sind die wesentlichen Inhalte der am 29. Juni 2007 getroffenen Vereinbarung?

In der Gemeinsamen Absichtserklärung vom 29. Juni 2007 haben der deutsche und dänische Verkehrsminister vereinbart, dass ein Staatsvertrag über Bau und Betrieb einer festen Fehmarnbeltquerung bis Ende 2007 unterzeichnet werden soll. Anschließend sollen die erforderlichen nationalen Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden.

Die feste Fehmarnbeltquerung soll aus einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke und einer vierstreifigen Autobahn bestehen. Angestrebt wird, das Querungsbauwerk 2018 für den Verkehr zu eröffnen.

Dänemark soll die alleinige Verantwortung und Finanzierung für das Querungsbauwerk sowie für die erforderlichen Hinterlandanbindungen auf dänischer Seite übernehmen. Deutschland soll die Verantwortung für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen für Straße und Schiene auf deutscher Seite übernehmen.

Bis zur Eröffnung des Querungsbauwerks 2018 sollen auf deutscher Seite der Ausbau der Bundesstraße B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße B 501) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße und die Elektrifizierung der vorhandenen eingleisigen Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden erfolgen. Darüber hinaus soll sieben Jahre nach Eröffnung des Querungsbauwerks der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Bad Schwartau und Puttgarden betriebsbereit sein.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 1. August 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig und zweistreifig.

Ferner haben die Minister vereinbart, für das Querungsbauwerk einen gemeinsamen Antrag und für die Hinterlandanbindungen gesonderte Anträge für Zuschüsse aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) zu stellen.

2. Welche rechtsförmlichen Schritte sind noch erforderlich, muss beispielsweise ein Staatsvertrag geschlossen werden, und wird ein Ratifizierungsgesetz erforderlich sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie hoch sind die Kosten für das eigentliche Brückenprojekt, und wie hoch sind die Kosten für die jeweiligen Hinterlandanbindungen?

Für die präferierte technische Lösung der Schrägseilbrücke betragen die Baukosten rund 4 Mrd. Euro (Preisstand 2005). Die Kosten für die dänische Hinterlandanbindung werden mit rund 700 Mio. Euro beziffert (Preisstand 2005).

Zu den Kosten für die deutsche Hinterlandanbindung wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

4. Welche Kostenverteilung ist in der Vereinbarung vorgesehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche Projekte der Bedarfspläne im Fernstraßenausbaugesetz und Schienenwegeausbaugesetz und welche sonstigen (nicht in den Bedarfsplänen enthaltenen) Straßen oder Schienenwege sind von dem Projekt „Fehmarnbelt-Querung“ betroffen?

Betroffen ist die Bundesstraße B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße B 501) und Puttgarden als straßenseitige Hinterlandanbindung.

Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege wurde in der Kategorie „Internationale Projekte“ die Ausbaustrecke Hamburg–Öresundregion berücksichtigt.

6. Ist es erforderlich, die Bedarfspläne zu ändern oder zu ergänzen, um die notwendigen Hinterlandanbindungen für die Brücke sicherzustellen?

Mit der geltenden Einstufung der Bundesstraße B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße B 501) und Puttgarden im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen können die Planungen für den Ausbau der Bundesstraße B 207 bis zur Baureife durchgeführt werden.

Im Rahmen der nächsten Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes könnte die Maßnahme aber auch in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eingestuft werden. Diese Entscheidung trifft der Gesetzgeber.

Eine Änderung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ist nicht erforderlich.

7. Wie hoch sind die Kosten für die einzelnen Straßen- und Schienenwegeprojekte, die zur Hinterlandanbindung erforderlich sind?

Nach derzeitigem Kenntnisstand betragen die Kosten für das Straßenprojekt der Bundesstraße B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße B 501) und Puttgarden (ohne Fehmarnsundbrücke) rund 90 Mio. Euro.

Die Kosten für die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden betragen rund 220 Mio. Euro und die Kosten für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Bad Schwartau und Puttgarden rund 524 Mio. Euro.

8. Sind die betreffenden Projekte Bestandteil des im Jahr 2007 vorgelegten Investitions-Rahmen-Plans (IRP), und wenn nicht, soll der IRP geändert werden?

Nein. Der Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) enthält nur Maßnahmen, bei denen bis 2010 Bauleistungen geplant sind.

9. Ist es vorgesehen, dass sich an den Kosten für die Landanbindungen neben dem Bund Dritte beteiligen, etwa das Bundesland Schleswig-Holstein, die Deutsche Bahn AG oder die Europäische Union, und wenn ja, in welcher Höhe und auf welcher Rechtsgrundlage soll dies geschehen?

Sowohl die Straßen- als auch die Schienenhinterlandanbindung sind Bestandteile des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Daher wurde für beide Verkehrsträger ein Antrag auf Bewilligung von TEN-Zuschüssen mit dem jeweiligen Höchstfördersatz gestellt.

Darüber hinaus ist vorgesehen, dass sich das Land Schleswig-Holstein mit bis zu 60 Mio. Euro an der Straßenhinterlandanbindung beteiligt.

Die Deutsche Bahn AG, genauer gesagt die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, sind keine Dritten im Sinne der Fragestellung, sondern als Betreiber der Infrastruktur Beteiligte. Sie sind regelmäßig an der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des Bundes beteiligt. Rechtsgrundlage hierfür sind die Bestimmungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

10. Liegen von den in der Antwort zu Frage 9 genannten Beteiligten verbindliche Zusagen für die Beteiligung an den Landanbindungen vor, und welche Konsequenzen erwachsen daraus, wenn eine Kostenbeteiligung durch einen oder mehrere der genannten nicht erfolgt?

Über die Bewilligung der TEN-Zuschüsse entscheidet die Europäische Kommission voraussichtlich Ende 2007.

Vom Land Schleswig-Holstein liegt eine schriftliche Zusage vor, vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien des Landes einen Betrag von insgesamt bis zu 60 Mio. Euro über die Laufzeit bis zur Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung für infrastrukturelle Maßnahmen bereitzustellen.

11. Erfolgt die Finanzierung der Landanbindungen auf deutscher Seite ganz oder teilweise durch zusätzliche Mittel aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)?

Der Finanzierungsanteil des Bundes am Ausbau der Bundesstraße B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße B 501) und Puttgarden erfolgt aus dem Plafond für die Bundesfernstraßen des Landes Schleswig-Holstein.

Die Finanzierung der Bau- und Planungskosten für Schienenwegeinvestitionen erfolgt durch den Bund nach den üblichen Finanzierungsgrundsätzen. Zusätzliche Haushaltsmittel werden hierfür nicht zur Verfügung stehen.

12. Wenn nicht, wie hoch sind die Mittel, die in der Folge nicht für andere Infrastrukturprojekte zur Verfügung stehen, und welche Infrastrukturprojekte sind voraussichtlich von den damit verbundenen Umschichtungen im Haushalt des BMVBS betroffen?

Umschichtungen für die vom Bund noch einzusetzenden Haushaltsmittel in Höhe von voraussichtlich rund 30 Mio. Euro sind wegen des langen Vorlaufs derzeit nicht absehbar.

Eine ggf. notwendige Anpassung in der Priorisierung der Bedarfsplanvorhaben Schiene an die zur Verfügung stehenden Bundesmittel wird im Rahmen des Abstimmungsprozesses zwischen Bund und DB Netz AG zu berücksichtigen sein.

13. Wann soll mit dem Bau der Fehmarnbelt-Querung begonnen werden?

Der vorläufige Zeitplan sieht vor, dass die Projektentwicklung und die Genehmigungsphase bis Ende 2011 abgeschlossen werden, so dass 2012 mit dem Bau begonnen werden könnte.

14. Wann soll mit dem Bau bzw. Ausbau der Landanbindung begonnen werden, mit welchen Zeitabläufen für Planung und Bau rechnet die Bundesregierung?

Mit dem Bau der Bundesstraße B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße B 501) und Puttgarden soll so rechtzeitig begonnen werden, dass mit der vereinbarten Fertigstellung des Querungsbauwerks zwischen Lolland und Fehmarn im Jahr 2018 die straßenseitige Hinterlandanbindung hergestellt ist. Zunächst muss geplant und das Baurecht geschaffen werden.

Die Planungen für die Schienenhinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung sind von der DB Netz AG zeitnah aufzunehmen, damit die Inbetriebnahme rechtzeitig erfolgen kann.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 9 und 10 verwiesen.

15. Wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Hinterlandanbindungen zeitgerecht zur Verfügung stehen werden?

Die Bundesregierung wird ihre Verpflichtungen gemäß Staatsvertrag erfüllen.

16. Wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Bahnanbindungen zeitgleich mit der Straßenanbindung zur Verfügung stehen werden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 15 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333